

I. Entstehung des Vertrages.

Als die Pferdebahn in Wien errichtet werden sollte, waren in Oesterreich noch geringe Erfahrungen über solche Unternehmungen, insbesondere im Innern der Städte, gemacht worden.

Es war daher für den Gemeinderath, an welchen diese Frage im Jahre 1864 herantrat, allerdings sehr schwierig, sofort eine positive Entscheidung zu treffen, und wurde sohin nach eingehenden Debatten in der Sitzung vom 21. October 1864 beschloffen, der k. k. n. ö. Statthalterei zu empfehlen, vor einer definitiven Concessionsertheilung eine Probelinie vom Schottenring nach Hernals versuchsweise zu bewilligen.

Die k. k. n. ö. Statthalterei ertheilte hierauf der Firma Schaeck-Jaquet & Cie. die Genehmigung zur Eröffnung von Probelinien und machte die Concessionirung des ganzen Netzes von der Bedingung abhängig, daß die durch den Betrieb der Probelinien gewonnenen Erfahrungen die anstandslose Durchführbarkeit des Unternehmens, so wie dessen Gemeinnützigkeit für die Förderung des öffentlichen Verkehrs erweisen werden.

Am 30. Mai 1865 genehmigte der Gemeinderath die Probelinie Schottenring—Hernals, welche Strecke am 4. October 1865 eröffnet wurde.

Die Resultate, welche die Firma Schaeck-Jaquet & Cie. mit dieser später bis Dornbach verlängerten Probelinie erzielte, veranlaßte dieselbe bald, die in Aussicht gestellte Concessionirung des ganzen Pferdebahnnetzes in Wien anzustreben.

Thatsächlich hat auch das k. k. Handelsministerium dieser Firma am 8. März 1867 die definitive Concession für die Probestrecke Schottenring—Dornbach, ferner für die Linien Ringstraße—Prater, Mariahilferstraße—Penzing auf die Dauer von 30 Jahren ertheilt.

Gegen diese Concessionsertheilung richtete der Gemeinderath von Wien eine Rechtsverwahrung an die k. k. n. ö. Statthalterei, in welcher derselbe die Beeinträchtigung seiner autonomen Rechte und seines Eigen-

thumes auf die Straßengründe hervorhob und die Forderung aufstellte, daß keine Pferdebahnlinie in Wien ohne Genehmigung der Gemeinde Wien errichtet werden dürfe.

Hierüber erklärte die k. k. n. ö. Statthalterei mit Erlaß vom 2. Juni 1867, daß nach den bestehenden Normen der Staatsverwaltung ihr allein das Recht zur Ertheilung von Pferdebahn-Concessionen zustehe, die Gemeinde dagegen als Eigenthümerin des Straßengrundes das Recht habe, bei der commissionellen Feststellung der Bahnanlage jene Bedingungen zu formuliren, unter welchen dieselbe die Benützung des Straßengrundes zur Bahnanlage zugestehen.

Der Gemeinderath hat diese Entscheidung am 14. Juni 1867 zur Kenntniß genommen und an die k. k. n. ö. Statthalterei das Ansuchen gestellt, daß zur schnelleren Erledigung solcher Angelegenheiten die Verhandlungen wegen Ueberlassung des Straßengrundes von der Gemeinde Wien mit den Unternehmungen gepflogen werden und dann erst die Commissionen bei der k. k. n. ö. Statthalterei wegen allseitiger Genehmigung des mit der Gemeinde erzielten Uebereinkommens stattfinden sollen.

Hierauf erklärte sich die k. k. n. ö. Statthalterei mit Erlaß vom 18. Juni 1867 einverstanden, daß die directen Verhandlungen mit der Unternehmung über die Bedingungen zur Ueberlassung der benöthigten Straßengründe noch vor Abhaltung der bezüglichlichen k. k. Statthalterei-Commission gepflogen werden.

Diese Competenzfrage hat in Gemeinderathskreisen Aufregung erweckt; gleichzeitig wurden die Besitzer der bereits definitiv ertheilten Concession derart eingeschüchtert, daß dieselben ohne Berufung auf die ihnen ertheilte a. h. Concession am 27. Mai 1867 den Gemeinderath um die Bewilligung zum Baue und Betriebe der Linien Schottenring—Ringstraße—Aspernbrücke—Prater—Ringstraße—Burggasse—Mariahilferstraße—Penzing ersucht haben.

Die Betriebsergebnisse auf der Strecke Schottenring—Dornbach waren so überaus günstig, daß sich die Speculation sofort auf Tramway-Unternehmungen mit aller Energie warf; es bildeten sich drei Consortien, welche dem Gemeinderathe Offerte zur Herstellung von Tramway's in Wien überreichten.

Nachdem die Befahrung der Ringstraße für jeden Concurrenten von Wichtigkeit war und der Gemeinderath noch keinen Beschluß gefaßt hatte, ob für Wien eine oder mehrere Tramway-Gesellschaften zu bewilligen wären, so haben sich die Bewerber in Zugeständnissen überboten und sich

geradezu zu unerfüllbaren Beitragsleistungen und Verpflichtungen bereit erklärt, um die Concession zum Verkehre auf der Ringstraßenlinie zu erhalten.

Die Pferdebahn-Commission des Gemeinderathes hat aus allen Anträgen die härtesten Bedingungen zusammengefaßt, daraus ein Bedingnißheft zur Uebernahme des Tramwaybetriebes in Wien zusammengestellt und eine Offertverhandlung ausgeschrieben, bei welcher der Termin für die Einreichung der Offerte auf den 30. September 1867 festgestellt worden ist.

Nachdem am 30. September kein Offerent auf die gestellten Bedingungen unbedingt eingehen wollte, sondern jeder Einzelne Bedenken gegen die Concessionsbedingungen, die Betriebsordnung, die Concessionsdauer, das von der Commune geforderte Entgelt für die Betriebsbewilligung und gegen die Baufrist erhoben hatte, wurden neuerliche Berathungen gepflogen, während welcher drei Offerenten sich zu einer Gesellschaft unter dem Titel „Wiener Tramway-Gesellschaft“ vereinigten.

Die Berathungen des Gemeinderathes, welche in den Sitzungen vom 21. bis 30. Jänner 1868 über das Bahnnetz und die Bedingungen gepflogen wurden, haben noch härtere Bestimmungen als im Vorjahre zu Tage gefördert, welche zur Grundlage einer neuen Offertverhandlung genommen wurden.

Nunmehr gingen die unter dem neuen Namen „Wiener Tramway-Gesellschaft“ vereinigten Offerenten auf alle vom Gemeinderathe gestellten harten Bedingungen ein und es ist aus den diesfälligen Berathungen der Vertrag vom 7. März 1868 hervorgegangen.

Daß ein Vertragsentwurf, dessen Härten so auffallend waren, daß ein hervorragendes Mitglied des Gemeinderathes in öffentlicher Sitzung erklärte: „Daß durch die Annahme desselben die Unternehmer Sklaven der Commune werden, und daß nur noch ein Paragraph fehlt, welcher die Unternehmung verpflichtet, dem ganzen Gemeinderathe Kost und Quartier zu geben, alles Andere aber bereits darin enthalten ist,“ — doch vom Gemeinderathe angenommen worden, erklärt sich nur dadurch, daß man einerseits damals im Gemeinderathe gegen die Projectanten großes Mißtrauen hegte, andererseits auch viele Mitglieder des Gemeinderathes die Anlage von Tramway's überhaupt perhorrescirten und die bezüglich der Berechtigung zur Verleihung der Concession zwischen der Staatsbehörde und der Gemeinde bestandene Differenz eine Verstimmung gegen das Unternehmen selbst erzeugt hatte.